

Das Ende der Maut, wie wir sie kennen

Walther Michl

2019-06-18T23:29:04

Die Infrastruktur und der Wahlkampf 2013

Wer regelmäßig quer durch Deutschland unterwegs ist, weiß, dass es um die deutsche Infrastruktur nicht überall gut bestellt ist. Die Bahn ist zu unzuverlässig und zu langsam, um auf absehbare Zeit den Inlandsflugverkehr überflüssig zu machen wie in Frankreich. Auf den Autobahnen häufen sich die Baustellen. Auch über Flughäfen ließe sich hier sprechen, den in Berlin, der nicht fertig wird, und den in München, der nicht an das Fernzugnetz angeschlossen ist. Dementsprechend kann man der CSU, die immerhin seit einer geschlagenen Dekade den Verkehrsminister stellt, mit Sicherheit einiges vorwerfen, aber nicht, dass es ihr egal sei. Die Anbindung des Münchner Flughafens hätte durch den [berühmten Transrapid-Vorschlag](#) etwa enorm gewonnen, ebenso wie der Münchner Hauptbahnhof, weil das ja klar ist. Bedauerlicherweise wurde dieses Projekt wie eine [Blume in Stoibers Garten](#) durch die unrentable Finanzierung hingerichtet.

Da läge natürlich nichts näher, als das Problem Autobahnen ohne zusätzliches Steuergeld deutscher Provenienz anzugehen und die Finanzierung ausschließlich durchfahrenden Ausländern zu übertragen. Die haben den Vorteil, dass sie im Inland nicht wahlberechtigt sind. Das dann im Wahlkampf besonders [goschert](#) auch als „Ausländermaut“ zu verkaufen, war kurzfristig ein beachtlicher Erfolg. Denn dass Angela Merkel 2013 fast die absolute Mehrheit errungen hätte, lag nicht zuletzt auch daran, dass damals noch stolze 53,9 % in Bayern ihr Kreuz bei der CSU setzten – und nur 2,2 % bei der AfD. Die CSU selbst dürfte sich spätestens heute wünschen, sie hätte sich die Maut in den Koalitionsverhandlungen gegen die Übernahme des Innenministeriums wie bei der jetzigen Ressortverteilung abkaufen lassen. Denn dass es nach dem Wahltag nur noch Probleme mit diesem Versprechen geben würde, war absehbar – auch hier bin ich geneigt zu sagen: weil das ja klar ist (siehe u.a. [hier](#), [hier](#), [hier](#), [hier](#) und [hier](#)).

Ein schwieriges Verfahren

Ein Hinweis in meinem [zweiten Blogbeitrag zu dieser Sache](#) ist mir heute wieder besonders wichtig: nämlich der, dass die damals schon wankelmütige Kommission nicht befugt ist, rechtswidrige Zusagen zu machen, weder bei Ausländerklauseln im Fußball noch bei einer Ausländermaut auf den Straßen. Das eigentlich Ungewöhnliche an der Angelegenheit war nämlich nicht, dass der EuGH heute das Mautprojekt als europarechtswidrig einstufte, sondern dass er es *erst* heute tat.

Dazwischen lag v.a. ein großer politischer Kuhhandel, der nie Gegenstand des Wahlkampfes war: Zwar hatte die Kommission ursprünglich selbst ein Vertragsverletzungsverfahren eröffnet. Sie stellte es aber nach kosmetischen

Korrekturen am deutschen Gesetzgebungspaket wieder ein und ließ sich im Gegenzug vom [traditionell nicht kleinkarierten](#) damaligen Verkehrsminister Alexander Dobrindt zusichern, dass Deutschland ein [EU-weites Mautsystem nach dem Benutzerprinzip unterstützen werde](#).

Die Logik dahinter war also, dass man Deutschland trotz der erkannten Diskriminierung gewähren lässt, damit es überhaupt in ein Mautsystem einsteigt und es mittelfristig eine Basis für eine europäische Lösung gibt. Natürlich wäre es spätestens dann nicht mehr zu halten gewesen, dass niemand in Deutschland stärker belastet werden soll als unter dem bisherigen System.

Daher musste Österreich – unterstützt durch die Niederlande – zu dem seltenen Schritt greifen, das Vertragsverletzungsverfahren selbst nach Art. 259 AEUV zu betreiben. Dies wiederum führte zu einem Geplänkel, das deutlich langwieriger und mühsamer war als bei einem herkömmlichen Verfahren der Kommission gegen einen Mitgliedstaat nach Art. 258 AEUV. In den – diplomatisch ausgedrückt – wenig hilfreichen [Schlussanträgen](#) von Generalanwalt Nils Wahl, die er an seinem letzten Arbeitstag am Gerichtshof erkennbar genervt abgab, zeigt sich dies deutlich. Danach schien sich auch das alte Vorurteil zu bestätigen, dass der EuGH fast nie gegen die Kommission entscheidet und auch für deren rechtspolitische Erwägungen ein offenes Ohr hat.

Ein wunderbar klares Urteil

Umso erfreulicher ist es, dass der Gerichtshof nun ein wunderbar klares [Urteil](#) gesprochen hat, das auf eindrückliche Weise bestätigt, was jeder sehen konnte, der es sehen wollte: Ob ich bei der Erhebung einer Abgabe zwischen Personen, die in Deutschland wohnen, und solchen, die woanders wohnen, differenziere (klar verboten, grundlegende ständige Rechtsprechung) oder ob ich sie bei der Erhebung gleichbehandle und dann nur den in Deutschland Ansässigen alles erstatte, darf nicht zu einem unterschiedlichen Ergebnis führen. Zentral ist dafür Randnummer 44 des Urteils, in der der Gerichtshof minutiös darlegt, wie sehr die Einführung der sog. Infrastrukturabgabe und die Entlastung bei der Kfz-Steuer als eine Maßnahme konzipiert und durchgeführt wurde, so dass man nicht umhinkommt, sie im Zusammenhang zu bewerten.

Daraus folgt ohne Weiteres in Randnummer 48 die zentrale und völlig zutreffende Feststellung, *„dass bei Anwendung dieser Maßnahmen alle Benutzer deutscher Autobahnen unabhängig vom Ort der Zulassung ihrer Fahrzeuge der Infrastrukturabgabe unterliegen. Den Haltern von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen kommt jedoch eine Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer in einer Höhe zugute, die mindestens dem Betrag der Abgabe entspricht, die sie entrichten mussten, so dass die wirtschaftliche Last dieser Abgabe de facto nur auf den Haltern und Fahrern von in einem anderen Mitgliedstaat als Deutschland zugelassenen Fahrzeugen ruht.“* Dies ist selbstverständlich eine Ungleichbehandlung (Rn. 49).

Und schließlich schießt der Gerichtshof in den Randnummern 65 bis 68 die mit der Kommission ausgekungelte Begründung ab, dass es sich um die Umstellung von einer allgemeinen Steuerfinanzierung auf eine nutzungsabhängige Finanzierung handele. Damit ist es natürlich nicht weit her, wenn die weitaus meisten Menschen, die die deutschen Autobahnen nutzen – nämlich alle, deren Auto in Deutschland zugelassen ist –, davon ja gerade nichts mitbekommen sollen.

Logischerweise gibt es dann auch keine umweltpolitische Rechtfertigung für die Maßnahme (Rn. 75), weil es im Inland ja keinerlei finanzielle Anreize dafür gegeben hätte, weniger mit dem Auto auf der Autobahn unterwegs zu sein. An den weiteren zaghaften Rechtfertigungsversuch mit der Kohärenz des Steuersystems (Rn. 77) glaubte man im Verkehrsministerium mit Sicherheit selber nicht. Und damit ist der Fall juristisch durch, ohne dass man sich ans juristische Hochreck hätte begeben müssen.

Und jetzt?

Aus dem Urteil folgt zunächst knochentrocken, was in [Art. 260 Abs. 1 AEUV](#) steht: Deutschland muss alle Maßnahmen ergreifen, um den festgestellten Verstoß gegen das EU-Recht abzustellen. Das kann bedeuten, das gesamte Gesetzgebungspaket wieder aufzuheben und es beim Status quo zu belassen – und zumindest der derzeit noch gültige Koalitionsvertrag dürfte nichts anderes hergeben.

Es könnte aber zu einem späteren Zeitpunkt auch bedeuten, die Änderung des Kfz-Steuergesetzes von der Einführung der Maut abzukoppeln und damit die diskriminierende Wirkung des Gesamtpakets zu beseitigen. Denn selbstverständlich kann Deutschland eine Maut einführen; das ist ja sogar das erklärte Ziel der EU-Kommission. Die darf dann aber nicht nur Ausländer belasten, sondern sollte als Grundprinzip diejenigen stärker zur Kasse bitten, die auch stärker zum Verschleiß der Autobahnen beitragen. Eine seriöse und offene Debatte darüber, welche Art von Infrastruktur vorrangig gefördert werden soll, wie alle Teilbereiche leistungsfähiger werden können und wie eine gerechte Finanzierung dafür aussieht, würde sich jedenfalls lohnen.

